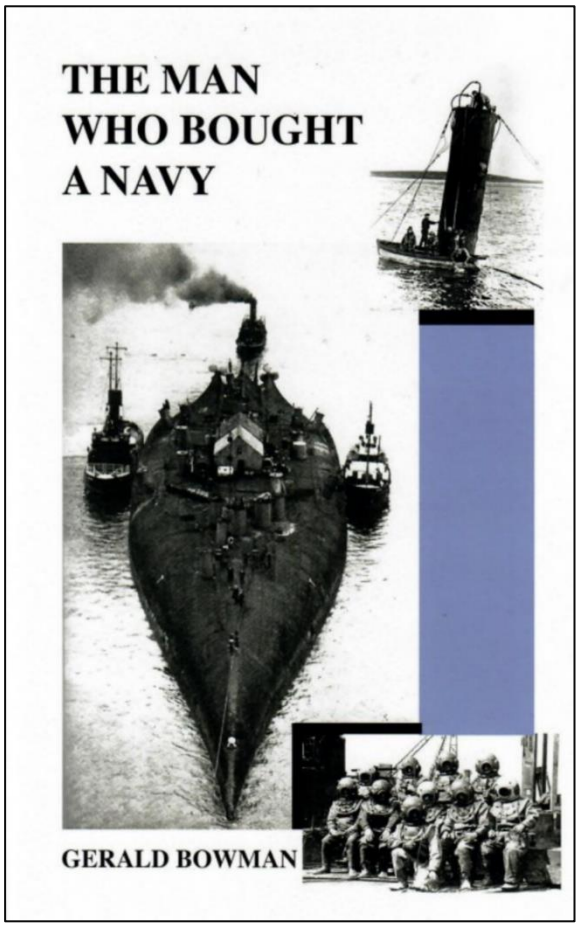
Der Mann, der eine ganze Marine kaufte

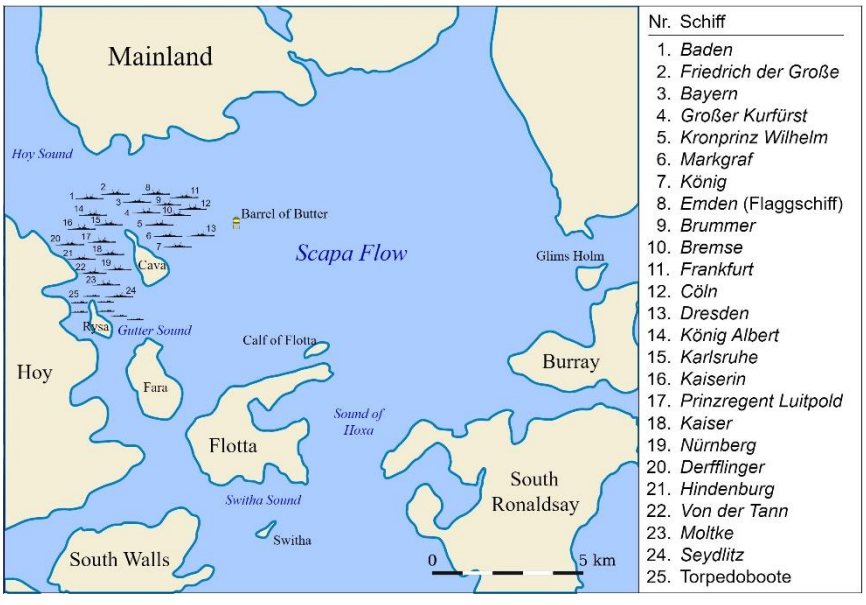
Im Jahre 1964 erschien in England ein Buch von Gerald Bowman mit dem Titel „*The Man Who Bought a Navy: The Story of the World's Greatest Salvage Achievement at Scapa Flow“*



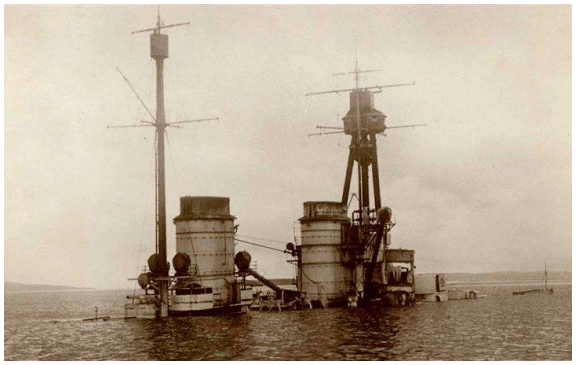
Ein solcher Titel erregt natürlich Aufmerksamkeit. Die erzählte (wahre) Geschichte ist auch tatsächlich etwas Besonderes. Nach dem 1.Weltkrieg mußte der Verlierer Deutschland fast seine gesamte Schlachtflotte an England ausliefern. Noch im Nov. 1918 dampfte die noch völlig intakte Flotte befehlsgemäß zum englischen Flottenstützpunkt Scapa Flow auf den Orkney Inseln (Schottland). Um einen Rest seiner Soldatenehre zu bewahren, gab der kommandierende Admiral Ludwig v. Reuter im Juni 1919 den Befehl, die Schiffe auf dem Ankerplatz selbst zu versenken. Dieses geschah auch und erregte den äußersten Zorn der Engländer, die mit großer Energie versuchten, das Sinken der Schiffe zu verhindern. Einige scheuten sich dabei nicht einmal, mit Maschinengewehren auf die im Wasser und in Rettungsbooten befindlichen deutschen Besatzungen zu schießen! Neun deutsche Marinesoldaten wurden erschossen und fünf verwundet (nach Kriegsende!).

Der größte Teil der Schiffe (16 Großkampfschiffe, 8 Kreuzer und 50 Torpedoboote) sank tatsächlich, so dass die Wracks einen Teil des (riesigen) Ankerplatzes blockierten. Die Bergung der Wracks war wegen der dort herrschenden Gezeitenströme und des rauhen Wetters schwierig und wurde von der Royal Navy nach einigen Versuchen bald wieder eingestellt. Und nun kam der in oben genanntem Buchtitel erwähnte „*Mann, der der eine ganze Marine kaufte*“, ins Spiel: Ernest Frank Guelph Cox (1883–1959).

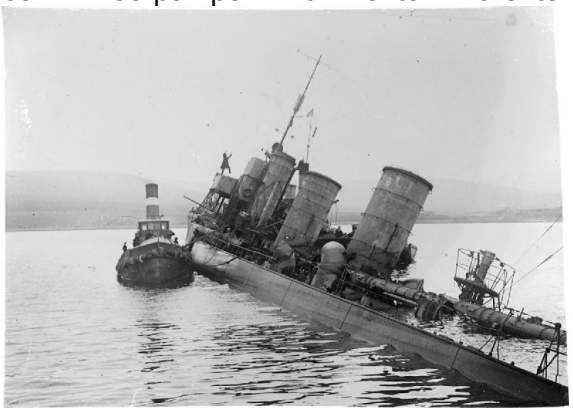
Er war ein Ingenieur, hatte aber keine Erfahrung in der Bergung von Schiffswracks. Dennoch kaufte er 1924 einen Teil der versunkenen deutschen Hochseeflotte mit der Absicht, nach einer erfolgreichen Bergung den Schrott profitabel zu verkaufen. Und das, obwohl viele Experten damals die Bergung wegen des felsigen Meeresbodens und des großen Tidenhubs (mit entsprechend starken Strömungen) für nicht möglich oder zumindest für nicht profitabel hielten.



Er kaufte nach und nach einen Teil der gesunkenen Schiffe von der British Admiralty. Es ist von 40.000 Pfund Sterling für die Schlachtkreuzern *Hindenburg* und *Seydlitz* sowie 25 Torpedoboote die Rede. Als Geschäftsführer der Firma Cox & Dan in Rosyth entwickelte er neue Techniken zur Bergung untergegangener Schiffe. Cox war ein sehr fähiger und einfallsreicher Ingenieur, der auch in schwierigen Situationen häufig eine originelle Lösung fand. Mit dem Wrack des Großen Kreuzers SMS *Hindenburg* im August 1930 gelang ihm die Bergung des bis dahin größten jemals gehobenen Schiffes.



Er begann mit den Schlachtkreuzern SMS *Hindenburg* und SMS *Seydlitz* sowie 25 Torpedobooten. Sein Plan war, die auf ebenem Kiel halb aus dem Waser ragende *Hindenburg* zuerst zu heben und dann als stabile Plattform für weitere Bergungen zu benutzen. Das stellte sich aber leider als unmöglich heraus, weil das Schiff keine stabile Schwimmlage einnahm, sondern beim Leerpumpen zu kentern drohte.



Jetzt kam einer seiner originellen Einfälle zum Tragen: er kaufte ein deutsches Schwimmdock, das ebenfalls Teil der Kriegsbeute war. Er soll dasselbe längs aufgetrennt haben, um beide Hälften unabhängig voneinander zu verwenden. Damit barg er dann sein erstes Torpedoboot, das nach einer gründlichen Reinigung in ein schwimmendes Werkstattschiff für weitere Bergungen verwandelt wurde.

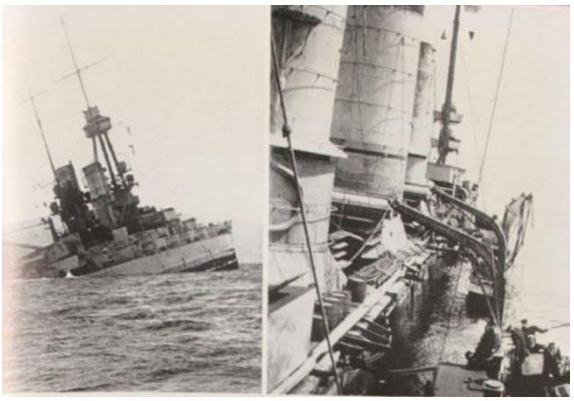
Cox besaß ein Team von erfahrenen Bergungstauchern und heuerte auf dem örtlichen Arbeitsmarkt die erforderlichen Hilfskräfte an. Damit gelang es ihm, alle 6 Wochen ein Torpedoboot zu heben. Die schnellste Bergung dauerte sogar nur 4 Tage. Von diesen Erfolgen beflügelt kaufte er jetzt den Rest der versunkenen Flotte. Er wandte sich nun der *SMS Moltke* zu, die kopfüber in so flachem Wasser lag, dass ihr Kiel bei Niedrigwasser über der Oberfläche lag. Cox hatte Kontakt mit italienischen Bergern, die in Tarent bereits ein gekentertes Kriegsschiff kieloben geborgen hatten. Er machte das Wrack der *Moltke* durch Einblasen von Luft schwimmfähig und schleppte es kieloben (!) nach Rosyth, wo er es an die Alloa Shipbreaking Co. Verkaufte.

Mit diesem Verfahren brachte er eine ganze Reihe von Schiffen zur Verschrottung. Wenn die Taucher das Schiff nicht genügend abdichten konnten, versenkte er neben dem Wrack Pontons, die dann unter Wasser am Schiffsrumpf befestigt wurden. Leergepumpt hoben und stabilisierten sie das Wrack zu gleicher Zeit.

Ernest Cox

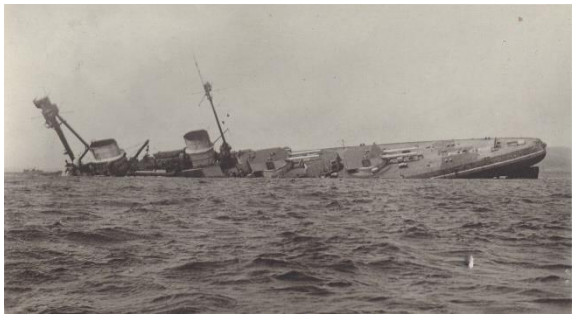
Und wieder hatte Cox eine originelle Idee: als es 1926 wegen eines Generalstreikes der Bergleute keine Kohle mehr zu kaufen gab, ließ er aus den Bunkern der *Seydlitz* den Kohlenvorrat des Schiffes bergen, um seine Pumpen und Winden weiterbetreiben zu können.

Während dieser erfolgreichen Phase des Unternehmens trat eine „Katastrophe“ ein: der Schrottpreis fiel auf ein Viertel der bisherigen Höhe! Die Bergung war immer noch wirtschaftlich möglich, aber nachdem seine Mitarbeiter bei einer Serie von Unfällen zu Schaden gekommen waren (es gab Verletzte und auch Tote) zog Cox sich zurück und verkaufte das Unternehmen 1932 an Alloa Shipbreaking Co.



Bis Mai 1932 hatte Cox die Großkampfschiffe SMS *Moltke*, SMS *Seydlitz*, SMS *Von der Tann*, SMS *Hindenburg,* SMS *Kaiser* und SMS *Prinzregent Luitpold* geborgen. Dazu noch den Minenkreuzer *SMS Bremse* und etliche Torpedoboote.

Nachdem Cox sein Unternehmen verkauft hatte, führte der neue Eigentümer noch bis 1939 die Bergung einiger weiterer Wracks durch.



Wrack SMS Derfflinger

Schiffe blieben am Meeresgrund. Sie dienen heute als beliebte Ziele für Wracktaucher. Gelegentlich wird noch hochwertiger Stahl aus den Wracks geborgen. Dieser sog, *Low-background steel* wird für die Herstellung von Strahlenmessgeräten verwendet. Wegen seines hohen Alters enthält er nämlich fast keine radioaktiven Partikel, welche die Messung verfälschen. Der heute hergestellte Stahl ist dagegen immer mit einer geringen Menge von radioaktiven Partikeln verunreinigt, die seit Zündung der Atombomben (im Krieg ebenso wie zu Testzwecken) in allem Stahl vorhanden sind. Durch Einschmelzen von Schrott kehren diese Partikel immer wieder in den Stahl zurück!

SMS Seydlitz	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben November 1929
SMS Moltke	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben Juni 1927
SMS Von der Tann	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben Dezember 1930
SMS Derfflinger	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben August 1939
SMS Hindenburg	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben Juli 1930
SMS Kaiser	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben März 1929
SMS Prinzregent Luitpold	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben März 1929
SMS Kaiserin	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben Mai 1936
SMS König Albert	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben Juli 1935
SMS Friedrich der Große	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben 1937
SMS König	Groß-Kampfschiff	versenkt	nicht gehoben
SMS Großer Kurfürst	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben April 1933
SMS Kronprinz Wilhelm	Groß-Kampfschiff	versenkt	nicht gehoben
SMS Markgraf	Groß-Kampfschiff	versenkt	nicht gehoben
SMS Baden	Groß-Kampfschiff	auf Grund gesetzt	Ende als Zielschiff 1921 in England
SMS Bayern	Groß-Kampfschiff	versenkt	gehoben September 1933
SMS Bremse	Minenkreuzer	versenkt	gehoben November 1929
SMS Brummer	Minenkreuzer	versenkt	nicht gehoben
SMS Dresden	Kleiner Kreuzer	versenkt	nicht gehoben
SMS Cöln	Kleiner Kreuzer	versenkt	nicht gehoben
SMS Karlsruhe	Kleiner Kreuzer	versenkt	nicht gehoben
SMS Nürnberg	Kleiner Kreuzer	auf Grund gesetzt	Ende als Zielschiff 1922 in England
SMS Emden	Kleiner Kreuzer	auf Grund gesetzt	1926 in Frankreich abgewrackt
SMS Frankfurt	Kleiner Kreuzer	auf Grund gesetzt	Ende als Zielschiff 1921 in USA
SMS B 109	Torpedoboot	versenkt	gehoben März 1926
SMS B 110	Torpedoboot	versenkt	gehoben Dezember 1925
SMS B 111	Torpedoboot	versenkt	gehoben März 1926
SMS B 112	Torpedoboot	versenkt	gehoben Februar 1926
SMS G 38	Torpedoboot	versenkt	gehoben September 1924
SMS G 39	Torpedoboot	versenkt	gehoben Juli 1925
SMS G 40	Torpedoboot	versenkt	gehoben Juli 1925
SMS G 86	Torpedoboot	versenkt	gehoben Juli 1925
SMS G 89	Torpedoboot	versenkt	gehoben Dezember 1922
SMS G 91	Torpedoboot	versenkt	gehoben September 1924
SMS G 92	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	in England 1922 abgewrackt
SMS G 101	Torpedoboot	versenkt	gehoben April 1926
SMS G 102	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	Ende als Zielschiff 1921 in USA
SMS G 103	Torpedoboot	versenkt	gehoben September 1925
SMS G 104	Torpedoboot	versenkt	gehoben April 1926
SMS H 145	Torpedoboot	versenkt	gehoben März 1925
SMS S 32	Torpedoboot	versenkt	gehoben Juni 1925
SMS S 36	Torpedoboot	versenkt	gehoben April 1925
SMS S 49	Torpedoboot	versenkt	gehoben Dezember 1924
SMS S 50	Torpedoboot	versenkt	gehoben Oktober 1924
SMS S 51	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	in England 1922 abgewrackt
SMS S 52	Torpedoboot	versenkt	gehoben Oktober 1924
SMS S 53	Torpedoboot	versenkt	gehoben August 1924

SMS S 54	Torpedoboot	versenkt	gehoben September 1921
SMS S 55	Torpedoboot	versenkt	gehoben August 1924
SMS S 56	Torpedoboot	versenkt	gehoben Juni 1925
SMS S 60	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	an Japan, abgewrackt 1922
SMS S 65	Torpedoboot	versenkt	gehoben Mai 1922
SMS S 131	Torpedoboot	versenkt	gehoben August 1924
SMS S 132	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	Ende als Zielschiff 1921 in USA
SMS S 136	Torpedoboot	versenkt	gehoben April 1925
SMS S 137	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	1922 in England abgewrackt
SMS S 138	Torpedoboot	versenkt	gehoben Mai 1925
SMS V 43	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	Ende als Zielschiff 1921 in USA
SMS V 44	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	in England 1922 abgewrackt
SMS V 45	Torpedoboot	versenkt	gehoben 1922
SMS V 46	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	1924 in Frankreich abgewrackt
SMS V 70	Torpedoboot	versenkt	gehoben August 1924
SMS V 73	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	in England 1922 abgewrackt
SMS V 78	Torpedoboot	versenkt	gehoben September 1925
SMS V 80	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	an Japan, abgewrackt 1922
SMS V 81	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	vor Abbruch gesunken
SMS V 82	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	in England 1922 abgewrackt
SMS V 83	Torpedoboot	versenkt	gehoben 1923
SMS V 100	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	1921 ai Frankreich abgewrackt
SMS V 125	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	in England 1922 abgewrackt
SMS V 126	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	1925 in Frankreich abgewrackt
SMS V 127	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	an Japan, abgewrackt 1922
SMS V 128	Torpedoboot	auf Grund gesetzt	in England 1922 abgewrackt
SMS V 129	Torpedoboot	versenkt	gehoben August 1925

Weitere Literatur:

„Cox's Navy: Salvaging The German High Seas Fleet at Scapa Flow 1924-1931“ by Tony Booth